第1回安全基準検討会　議事録要旨

２０１０年度　第１回　安全基準検討会

日時：２０１０年９月９日（木）１０：００～１２：００

場所：弘済会館　１階　特別会議室「葵　東中」

主　要　な　意　見
（資料－２）社会背景データ集 ○　年齢別事故状況の資料において、高齢者が「６５歳以上」と一つにくくられているが、もっと細かな分類は可能か。また、男女別の集計は可能か。詳細な分析を行えば、対策の方向性が見えてくる可能性がある。 ⇒　高齢者の事故は、事故分析部会で詳細な分析をしているのでそのデータを活用していきたい。 ○　免許保有者数の資料については、若年層の免許取得者数が減少している一方で、高齢者の免許保有者数が増加しており、全体の保有者数は変わっていない。事故を起こしやすい若年層が減少していることが、人身事故の減少の一因となっているのではないかと思う。 **（資料－３）安全基準関係検討会一覧（2010 年度）** **（資料－４）基準化決定・候補の追加項目** **（資料－５）基準化検討項目等の現状** **（資料－６）ブレーキ・オーバーライド・システム及び EDR に関するアンケート・ヒアリングの結果について** ○　歩行者脚部保護の導入時期は、見通しとしてはいつ頃になりそうなのか？基準が固まるまでにもう少しかかるとの話も聞いているが状況としてはどうなっている？ ⇒　国際基準の成立に向けて日本が働きかけをしており、来年の６月くらいには合意したいと考えている。試験法の概要は既に合意が得られており、認証手続きの規定のところで調整を行っている状況である。 ○　ハイブリッドの静音性については、今週ジュネーブで開催されている国際会議で日本のガイドラインの説明と開発中の車両によるデモンストレーションを行っている。現地からの速報では、好意的に受け取られているようである。ガイドラインでは、音に関する詳細な規定はまだ無く、メーカーでも試行錯誤している。年齢により認知できる音の周波数が異なり、方向や距離がわかりやすい周波数などもあるそうなので、それらも含めて検討していく。 ○　幼児専用車に関して，日本自動車工業会からシートベルト等の検討を行うという話があったが、米国のスクールバスでは、子供が飛ばされて衝突する部位に緩衝材を取り付けるといった対策をとっている。これは、子供が自らベルトを外してしまうことを考慮しているとのことである。日本でも、シートベルトだけでなく緩衝材などによる対策も含めて検討して欲しい。 ⇒　日本自動車工業会での検討では、まず実態としてどのようなことが起きているのかをスレッド試験で確認する予定である。その中では、シートベルト非着用での条件も含まれている。 ⇒　緩衝材なども対策の一つとして考えている。昨年度実施した事故解析のデータなども踏まえ検討していきたい。

主　要　な　意　見

○　乗車人員の体格差の考慮に関して，これまではドライバーを中心に考えてきたが、今後は、チャイルドシートの着用義務年齢を過ぎた子供をどう保護していくかも考えていく必要がある。道路交通法の改正でシートベルトの罰則が強化されているが，身長 135cm 以下の子供に現状のシートベルトは有効ではないということを周知させるとともに、ジュニアシートなどの着用についても啓蒙を図っていく必要がある。自動車メーカーもそういったことを考慮していく必要がある。

⇒　非常に重要な部分だと思う。日本自動車工業会としても、前席から順に座席等の使用実態を把握するための調査を行っている。順調に行けば、来年には後席の調査を始められそうなので、その中で子供に関する調査も含めていければと思う。

○　ＥＳＣなどが義務化されていた場合には、これらの装置が正常に機能したかどうかを確認するためにもＥＤＲに記録して欲しい。

○　ブレーキ・オーバーライド・システムというのはペダルの踏み間違いを防止する装置ではないのか？

⇒　アクセルとブレーキを同時に踏み込んだときにブレーキを優先させるシステムである。たとえば、米国で話題になったアクセルがフロアマットに引っかかったことにより戻らなくなって，ブレーキを踏んでも止まれなかったといった状況を防止するためのシステムである。

⇒　ペダルの踏み間違いは今後も出てくると思うので何か対策はないか。

⇒　一部の自動車メーカーでは、すでに踏み間違いによる暴走を防止するようなシステムが提供されている。

○　ＥＤＲに関するアンケートで個人情報のことが出ていたが、現状では記録されたデータの所有権はどうなっているのか？また、ＥＤＲが搭載されていること、車両の状態が記録されることなどをユーザーに周知しているのか？

⇒　データは、基本的に自動車の所有者のものとなっている。ＥＤＲの搭載、記録されるデータの内容などは取扱説明書に記載されているが、販売時にどういった説明がなされているかまでは把握しきれない。

⇒　現状では、ユーザーはＥＤＲの存在を認知しているとはいえないと思う。義務化する際には、その辺の対応を明確にする必要がある。

○　ＡＳＶ関係の運転支援システムが増えると、それらが正常に機能しているのかが問題になる。ＥＤＲにそのような機能を追加できるようにしてもいいのではないか。

⇒　現状で、そのような情報を記録しているものもある。ＥＤＲはエアバッグの作動に連動してデータを記録するシステムとなっているので、エアバッグの作動しない事故の場合の記録をどうするかといった問題もある。義務化する際には、このようなことも考えて検討していく必要があると考えている。

○　ＤＲＬが義務化されている欧州で、効果を疑問視するデータがあるとの説明があったが，具体的にどのようなデータなのか紹介して欲しい。義務化により今後ＤＲＬ装着車両が増加する中で、ＤＲＬの事故低減効果が無いとは考え難い。欧州ではＤＲＬの義務化前からヘッドランプ点灯を義務化している国々もあり、それらの国々では、省電力ＬＥＤタイプ等のＤＲＬに置き換わっている為、交通事故低減効果は従前と同様とのデータかも知れない。

主　要　な　意　見
⇒　資料が手元にないので、後日確認して回答する。 ○　タイヤの安全性について、空気圧以外のサイドウォールの強度基準等の構造的な部分での安全基準はどうなっているか？ ⇒　サイドウォールの強度基準はなかったと思う。 ○　タイヤについては、最近アジア地域で生産されたタイヤの流通が増加しているが、製造工程などをチェックすると危険なものが含まれていると感じている。何らかの形でグレーディングが必要になってくると思う。 ⇒　タイヤにはリコール制度があり悪質なものは排除できるようになってはいる。ただし、これは事後の制度であり、どうチェックするかについては、必要に応じて今後検討していきたい。 ＊　以上の議論の結果、資料５の基準化決定・候補項目（案）は、了承され、今年度の作業を進めることが確認された。 **（資料－７）交通事故削減に向けた新たな自動車安全対策の検討開始について** 今年度が、平成 11 年運輸技術審議会答申及び平成 18 年交通政策審議会答申で出された事故削減の目標年度となっていることから、目標の達成状況の確認ならびに、新たな目標設定のための交通政策審議会の技術安全ワーキングを開催していく予定である。政府全体では、新たな目標として平成 30 年までに 24 時間死者を 2,500 人以下という目標があり、これに対応して車両の安全対策でどの程度の目標を設定するかを検討していく予定である。 **（資料－８）自動車安全対策の事後および事前評価の実施計画（案）** 今年度は、平成 11 年運輸技術審議会答申及び平成 18 年交通政策審議会答申で出された事故削減の目標年度となっていることから、目標の達成状況の確認を行う。その方法として被害軽減対策についてはこれまでの評価項目に「オフセット前面衝突基準」を追加し、予防安全対策としては「ハイマウントストップランプ」を追加して、対策が実施されていなかった場合の死者数、負傷者数および事故件数との差を効果として算出する。 また、今年度は事前評価として、基準化決定項目ならびに基準化候補項目から６項目について評価を施行していく予定。既に類似の研究が行われているものについてはその結果を参考に実施し、その他の項目については実施が可能かを含めた検討を行う。 実施計画（案）に沿って作業を進めることが了承された。 **（資料－９）第１１回　自動車安全シンポジウム（案）** 今年度は、平成 11 年に設定した目標の見直しを行うことから、テーマも車両安全対策全体として考えている。講演者、パネラーについてはこれから人選を行う予定である。 ○　ミニカーについは、道路交通の問題として小さなクルマが増えるのは危険であり、邪魔になることも考えられる。道路交通、警察を交えた議論も必要なのではないか。 ⇒　その通りで，交通政策審議会では警察を交えた議論をしていく予定である。また、どの程度のものまで

主　要　な　意　見
許容できるのかといった観点からの議論も必要。一方で、こういったクルマを使用したいという声も大きくなってきている。 ○　安全装備の普及方法に関連して、トレーラーの寿命は 30 年～40 年くらいであり、ＡＢＳが義務付けられているがまだ普及率は 52%程度でしかない。事故データを分析する際には、トレーラー単体のＡＢＳの装備状況をあわせて調査して欲しい。 ⇒　トレーラーに関しては、使われ方、整備状況などが一般の車両に比べて非常に調査し難い部分がある。分析の際には、業界が持っているデータなどを活用させて欲しい。 ○　資料を見直すと昼間の自転車の事故が多く見られるが、この部分の議論が不足しているように感じる。 ⇒　この検討会は、車両の安全対策の側面から交通安全を図ることを目的としているので、自転車や歩行者の事故を取り上げるのは難しい問題である。もちろん、重要性は理解しているが、もっと大きなくくりで議論するべき課題だと思う。 ○　高齢者の事故も依然として多く、死亡事故の半数近くを占めている。車両安全対策全体を考えるうえで触れないわけにはいかない。 ⇒　高齢化社会に合わせた交通システムのあり方を考えてもいいのかもしれない。たとえば、コミュニティーゾーン内はミニカーの通行を基本とし、一般車もそのエリアではミニカーと同じ速度制限の中で走らせるなど。 ⇒　高齢者の死者数が目立つ要因の一つに高齢者と若者では同じ傷害でも致死率が違うということが挙げられる。また、居住地域による救命救急期間への搬送にかかる時間の違いもある。このような観点も踏まえて対策を進める必要がある。 ⇒　救命救急には医工連携の議論が重要になる。活発な意見交換を期待する。 ○　交通事故は、車と環境と人が複雑にかかわって発生している。車両側の安全対策は飛躍的に伸びている中で、環境や人との関わりからも可能な限りの議論を行って欲しい。 **（資料－１０）２０１０年度　安全基準検討会のスケジュール（案）** 今年度は年３回開催する予定であるとの報告があった。